



Contact: Info@wageningengoodopweg.nl Website: www.wageningengoodopweg.nl

BEREIKBAARHEID WAGENINGEN - VRAAGTEKENS BIJ DE AANPAK TOT NU TOE.

WGoW¹ zet zich in voor de kwaliteit van bereikbaarheid en leefbaarheid van Wageningen. Het afgelopen jaar (2016) heeft ze daar intensief vorm aangegeven: door een draagvlakvariant voor doorstroming en bereikbaarheid te presenteren, die zich kenmerkt door integraliteit en een stap-voor-stap-aanpak van evidente problemen voor alle soorten weggebruikers²; en door te participeren in de door de gemeente ingestelde klankbordgroep voor voorgestelde bereikbaarheidsplannen.

Terugkijkend constateert WGoW dat de ontwikkeling van gemeentelijk beleid betreffende bereikbaarheid en leefbaarheid inhoudelijk niet of nauwelijks verder is gekomen. Op grond van onze ervaringen zijn bij WGoW grote vraagtekens ontstaan over de procesaanpak, de ontwikkelde inhoudelijke voorstellen en de tot nu door de gemeente gemaakte keuzen.

Vanuit ons engagement met de bereikbaarheid en leefbaarheid van Wageningen formuleren we in deze notitie onze vraagtekens en waar die op gebaseerd zijn. Dit met de bedoeling voor Wageningen de best mogelijke aanpak te bevorderen.

I. VRAAGTEKENS BIJ DE PROBLEEMSTELLING

1. Waaruit bestaat het bereikbaarheidsprobleem? Is het wel (voldoende) in kaart gebracht? Waar is de probleembeschrijving te vinden?

'Wageningen kent een bereikbaarheidsprobleem', zo ongeveer beginnen de vele adviezen die de afgelopen jaren voor verbetering van de verkeerssituatie in Wageningen zijn uitgebracht. Ook stadsbestuur en leden van de gemeenteraad, als ook de provincie, beweren dit bij herhaling.

Nergens echter is een samenhangende probleemdefinitie te vinden, waarin antwoord wordt gegeven op de volgende vragen:

- *Waar (op welke locaties) doet/doen zich het probleem/de problemen (vooral) voor?*
- *Op welke momenten: welke dagen, welke tijdstippen, hoe frequent?*
- *In welke omvang?*
- *Voor welke weggebruikers?*
- *Met welke gevolgen en effecten?*
- *Waarom ontstaan deze problemen?*
- *Hoe zijn ze gewogen? En op basis van welke criteria?*

1. WGoW (Wageningen Goed Op Weg), een coalitie van 6 bewonersorganisaties en maatschappelijke groeperingen, die zich inzetten voor kwesties van bereikbaarheid en leefbaarheid in en om Wageningen. Participanten zijn: Vereniging Mooi Wageningen, Platform Duurzaam Wageningen, Fietsersbond Afdeling Wageningen, Wagening's Milieu Overleg, Bewonersvereniging Noordwest en Bewonerscommissie Tarthorst.
2. Op 27 februari 2016 publiceerde WGoW: *Wageningen Goed op Weg. Een draagvlakvariant voor doorstroming en bereikbaarheid voorgesteld door een coalitie van bewonersorganisaties en maatschappelijke groeperingen.*

- En hoe moet daarmee omgegaan worden rekening houdende met (innovatieve) ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit die de komende 10 á 20 jaar worden voorzien?

Kortom, het probleem is onvoldoende in kaart gebracht. Ook is er geen onderscheid gemaakt in 'bereikbaarheid van Wageningen', 'bereikbaarheid van locaties in Wageningen', en van 'doorstroming in Wageningen'.

Als gevolg hiervan is het zoeken naar oplossingen willekeurig en is de geloofwaardigheid en legitimiteit van de tot nog toe door de gemeente ontwikkelde varianten naar de mening van WGOW beslist onvoldoende.

2. Is er wel een bereikbaarheidsprobleem?

1. Bereikbaarheidsberekening (bij normale verkeersdruk) door Google.nl/maps

- a) Vanaf rotonde Droevendaalsesteeg:
 - t/a A-12 : 3,1 km = 3 autominuten;
 - t/a A-50 : 7,9 km = 10 autominuten;
 - t/a NS-station Ede-Wageningen: 5,4 km = 16 fietsminuten / 9 autominuten.
- b) Vanaf uitgang-West WUR-Campus (Mondriaanlaan):
 - t/a NS-station Rhenen 7,1 km = 25 fietsminuten / 8,3 km = 13 autominuten.
 - t/a A-15 : 12,6 km = 17 autominuten.

2. Wat zeggen toonaangevende onderzoeksrapporten?

- a. Door nabijheid van drie hoofdverkeerswegen (A12, A15, A50) en twee treinstations (Ede/Wageningen, Rhenen) behoort Wageningen tot de goed bereikbare plaatsen in Nederland (CBS (Vgl. Centraal Bureau voor de Statistiek: *Transport en mobiliteit 2015*, p. 79/80).
- b. Voor geheel Nederland geldt (Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid: *File-facts. Bijlage bij de begrotingsbehandeling 2008*. 2008, p. 8) :
 - Meer dan de helft (52%) van de automobilisten ziet de dagelijkse files niet als een probleem voor henzelf;
 - Van de auto-gebruikende woon-werkforensen staat 63% weinig tot nooit in de file. De andere 37% wordt één of meer dagen per week met files geconfronteerd.
- c. '(...) iemand met een sterke voorkeur voor de auto [kan] de bereikbaarheid van stedelijke bestemmingen als matig ervaren, terwijl die bestemmingen met andere vervoerswijzen goed te bereiken zijn. (Planbureau voor de Leefomgeving, *Bereikbaarheid in Nederland. Op weg naar een betere bereikbaarheid*, p. 27. www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL_2014_Bereikbaarheid%20verbeeld_1343.pdf).

Wie tijdens de spitsuren regelmatig kennisneemt van de filevorming die TomTomMyDrive³ 'real time' presenteert en daarbij op het scherm kijkt naar Wageningen en haar regio, ontkomt er niet aan vast te stellen dat de bereikbaarheid van en de doorstroming in Wageningen zeer gunstig afsteekt tegen haar omgeving. In bijlage 1 illustreren we dit met enkele momentopnamen uit de avondspits, die als drukste spits in Nederland wordt gezien.

Voor zover er zich Wageningen files voordoen zijn ze kort van lengte en van duur, en hebben ze gewoonlijk het karakter van een zeer tijdelijke verkeerscongestie. Dit in tegenstelling tot de situatie in en rondom Rhenen (files van Opheusden tot halverwege Rhenen/Veenendaal, en van de oostgrens van Rhenen tot onderaan de Grebbeberg); idem

3. Zie: https://mydrive.tomtom.com/nl_nl/#+viewport=51.91123,5.774,11+ver=2

tijdens de avondspits op de N225 richting A50; idem de filevorming rondom Arnhem. We kunnen concluderen: Wageningen steekt zeer gunstig af bij haar omgeving. Voor zover zich files voordoen vallen ze binnen de grenzen van wat in geheel Nederland als normaal wordt gezien en geaccepteerd.

3. Is voldoende duidelijk welke knelpunten er zijn en in welke mate?

Met het gestelde onder 2. willen we niet zeggen dat er in Wageningen geen knelpunten zijn. Die zijn er op bepaalde locaties zeker, en niet alleen op bepaalde momenten tijdens de ochtend- en avondspits. Ze variëren van ongewenst doorgaand fietsverkeer in de Tarthorst, via grote aantallen overstekende fietsers op de Nijenoord Allee tot een zeer onvoldoende fietsoversteek op de Diedenweg (Dolderstraat-west naar Dolderstraat-oost). Een lijst die nog met vele andere knelpunten kan worden aangevuld. Een volledige inventarisatie daarvan is wenselijk om een integraal beleid te kunnen voeren en gemeenschapsgelden op een verantwoorde wijze te kunnen besteden. Echter een overzicht daarvan ontbreekt.⁴

4. Is de samenhang van knelpunten en hun onderlinge beïnvloeding voldoende in kaart gebracht?

De knelpunten die zich voordoen maken deel uit van een samenhangend geheel van infrastructuur, divers naar aard en schaal en met onderlinge beïnvloeding. Oplossing van het ene knelpunt kan het probleem van het andere knelpunt vergroten.

Als voorbeeld: Het samenvallen van de enorme stroom fietsers door de Tarthorst vergroot niet alleen de onveiligheid voor daar schoolgaande kinderen, maar hangt ook samen met doorstromingsproblemen voor auto's op de Kortenoord Allee, de Churchillweg en de Nijenoord Allee. Een verbetering van de fietsroute door de Tarthorst draagt dan niet bij aan de oplossing.

5. Is de eenzijdige gerichtheid van oplossingen voor autoverkeer wel terecht?

De door de gemeente uitgebrachte adviezen blijken voornamelijk gericht te zijn op oplossingen voor het autoverkeer. Discussies en voorstellen in de klankbordgroep en gemeenteraad waren ook vooral daarop gericht.

Deze gerichtheid werd versterkt doordat al snel ontwerptekeningen werden voorgelegd, die de noodzakelijke verkenning als een fuik verengde tot het ene of andere wel of niet betaalbare vormgevingsprobleem om het autoverkeer te faciliteren. Het feit dat de provincie zich in de klankbordgroep liet vertegenwoordigen door een ambtenaar die de automobilititeit in portefeuille heeft onderstreept het zojuist gestelde.

Haaks op deze gerichtheid op autoverkeer staat dat het merendeel van de personenmobiliteit in Wageningen juist niet per auto plaatsvindt, maar per fiets, lopend en met OV. Door een groei van elektrische fietsen en een beter inzet van OV zal dit aandeel nog verder toenemen.

Enkele feiten voor Wageningen

- a. Studenten en scholieren maken zo'n 40% van de bevolking van Wageningen uit. Zij maken vooral gebruik van fiets en OV.

4. In aansluiting op de projectdefinitie van de gemeente, beperkte de door WGOW ontwikkelde draagvlakvariant zich tot een samenhangende aanpak van evidente problemen voor diverse weggebruikers op en in de omgeving van Mansholtlaan en Nijenoord Allee.

- b. 57% van de medewerkers van de WUR komt met de fiets naar het werk. Slechts 1 op de 3 medewerkers stapt dagelijks in de auto naar het werk.
(<http://www.wur.nl/nl/show/Mobiliteit.htm>)

Enkele trends in Nederland

Als trends signaleert CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek: *Transport en mobiliteit 2015*):

- 'Het autobezit onder Nederlandse jongeren (18 tot 25 jaar) neemt sinds 2011 af.' (p.57)
- Er is een toename van voertuigen met een bromfietskenteken: brommers, scooters, snorfietsen, brommobielen en bijvoorbeeld trikes en segways. Het aantal snorfietskilometers is de laatste jaren sterk gestegen, sinds 2008 met bijna 55 procent. (p.18).
- 'Vooral de e-bike is de laatste jaren erg populair. In 2014 was ruim één op de vijf verkochte fietsen een e-bike.' (p.60).
- 'Bij het vrachtvervoer over de weg zien we een daling van het aantal voertuigen, zowel van zware vrachtwagens als van bestelauto's.'(p. 53).

6. Betrouwbare gegevens om het probleem te onderbouwen ontbreken

Betrouwbare gegevens om het gestelde probleem te onderbouwen ontbreken. Regelmatig moesten gegevens uit de adviesrapporten over de feitelijke en de geprognosticeerde verkeersintensiteit worden bijgesteld, zo bleek in de klankbordgroep.

De meest betrouwbare gegevens kunnen worden geleverd door TomTomMyDrive. Voor een bedrag van rond de 17.000 Euro kan TomTom een analyse van de totale situatie in en rondom Wageningen over meerdere jaren leveren, welke elke dag met nieuwe actuele gegevens worden aangeleverd. Alleen zo kan een totaal overzicht worden gekregen, met de knelpunten per locatie en tijdstip voor het autoverkeer. Daarvoor zou de gemeente een opdracht moeten geven. Een eerder advies van WGoW om daar gebruik van te maken is helaas genegeerd.

Op basis van deze gegevens kan verder onderzocht worden wat de precieze aard en omvang is van knelpunten en waardoor ze ontstaan. Bijvoorbeeld: fietsers die door de huidige infrastructuur de Kortenoord Allee en Nijenoord Allee op college- en schooldagen moeten oversteken en welke samenhang er is met de doorstroming van het autoverkeer op deze wegen tijdens de ochtendspits.

II. VRAAGTEKENS BIJ DE METHODISCHE AANPAK

1. Is de gebiedsaanduiding voor knelpunten en oplossingen niet te beperkt?

Van meet af aan werd het probleem gelokaliseerd op Mansholtlaan en Nijenoord Allee, en vooral gecentreerd op bereikbaarheid van Campus, Haven en bedrijfsterrein Nude. Dat er feitelijke knelpunten blijken te zijn op bijvoorbeeld de N225 richting Renkum/A50 en op de Diedenweg bleef buiten beschouwing. De problemen werden gedefinieerd als vallende buiten de projectopdracht.

Dat geldt ook voor de invloed van veranderende verkeerssituaties buiten het projectgebied (zie punt 3 hieronder). Aangezien verkeersstromen op regionaal schaalniveau nauw met elkaar samenhangen, zowel ruimtelijk als temporeel, kan dit als een ernstige methodische tekortkoming worden aangemerkt.

2. Werd/wordt niet te snel ingezet op een zoeken naar (totaal-)oplossingen?

De gekozen oplossingen worden uitgedrukt in 'varianten', die – hoewel eenzijdig gericht op de automobilititeit – als totaaloplossingen worden aangeboden. Daarmee wordt voorbijgegaan aan een onderzoek naar de effectiviteit van deelingrepen als onderdeel van een integrale benadering, waarbij diverse mobiliteitsmodi in beschouwing worden genomen

3. Wordt er (voldoende) rekening gehouden met veranderende verkeerssituaties en hun onderlinge beïnvloeding? Alsmede met beschikbaar komen van innovatieve verkeerstoepassingen?

Met voortdurende veranderingen in de verkeerssituaties en weggebruik, en hun onderlinge beïnvloeding, is in de gemeentelijke adviesrapporten en meningsvorming tot nog toe geen rekening gehouden.

Bijvoorbeeld:

- Het gereedkomen van de verbreding van de A12 tussen Ede en Grijsoord blijkt een aanzienlijke vermindering van ongewenst sluipverkeer via Mansholtlaan en Diedenweg tot gevolg te hebben. Dat is gunstig voor de bereikbaarheid van Wageningen, zoals TomTomMyDrive onbetwistbaar aantoont.
- De binnen enkele jaren uit te voeren verbetering van de situatie bij de Poortwachter (kruising A12-Willem Dreeslaan), met een vrije westelijke afslag naar de Willem Dreeslaan) zal de doorstroming op dit kruispunt met 100% of meer kunnen verbeteren, omdat de verkeersstromen niet meer onnodig op elkaar hoeven te wachten. Deze maatregel zal meteen de doorstroming op de Mansholtlaan / Willem Dreeslaan in beide richtingen aanzienlijk verbeteren en de rijtijden tussen Wageningen en A12 dienovereenkomstig verkorten.

Innovatieve verkeerstoepassingen komen spoedig beschikbaar

Overheid en bedrijfsleven investeren tot en met 2020 € 90 miljoen in de ontwikkeling van innovatieve verkeerstoepassingen (*Talking Traffic*).

- Vanaf de zomer 2017 worden weggebruikers voorzien van nieuwe technieken voor rij- en reisadviezen en worden de nieuwe toepassingen in de praktijk, op straat en in voertuigen, zichtbaar.
- In en om de steden worden intelligente verkeerssystemen gerealiseerd die zichtbaar effect sorteren.
- Een nieuwe generatie verkeerslichten communiceert voortdurend met aankomende voertuigen en fietsers, waardoor het verkeer over kruispunten en in het hele stedelijke netwerk optimaal kan doorstromen: een automobilist hoeft 's avonds laat niet meer op een leeg kruispunt voor rood te wachten; is er een grote groep fietsers, dan zijn er voor hen langere groentijden; zware vrachtwagens hoeven in de stad minder te stoppen en op te trekken, omdat de verkeerslichten het zware transport herkennen en tijdig op groen springen.
- Eerdere projecten lieten op kleinere schaal een verbetering zien van 5 tot 24 procent in reistijden, emissies en afname van aantal ongevallen. Onderzoek heeft uitgewezen dat met een zich voortdurende aanpassing van verkeersregelininstallaties op kruispunten jaarlijks zo'n € 90 miljoen maatschappelijke kosten kunnen worden vermeden.

Bron: www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2016/11/18/overheid-en-bedrijfsleven-investeren-90-miljoen-in-slimme-verkeersoplossingen

4. Worden de effecten op het geheel van relevante aspecten wel onderzocht?

De effecten van de voorgestelde 'varianten' op het geheel van vervoerstromen en alle vervoersvormen, woon- en leefklimaat, veiligheid voor fietsers en voetgangers, natuur- en landschap, recreatie, gezondheid, duurzaamheid en klimaatneutraliteit worden in de gemeentelijke projectaanpak niet onderzocht en benoemd. Met als gevolg dat met deze aspecten in de door de gemeente ontwikkelde varianten geen rekening wordt gehouden en ze niet kunnen worden gewogen.

5. Zijn de criteria voor toetsing en beoordeling van de voorgestelde maatregelen wel voldoende?

Zonder duidelijk geformuleerde criteria voor toetsing en beoordeling van de (beoogde en gewenste) effecten en effectiviteit zijn de diverse voorgestelde oplossingen niet te beoordelen.

In de aanpak tot nu toe zijn de criteria gecentreerd op automobilititeit. Het gaat om: robuustheid, restcapaciteit, snelheid van doorstroming. Daarmee wordt voorbijgegaan aan de effecten op andere weggebruikers, op woon- en leefklimaat van belendende wijken (geluidoverlast, luchtvervuiling), op ecologie, milieu- en klimaat en op recreatie (nabijgelegen groene ruimte en stiltegebieden).

De kwaliteit van planvorming is erbij gebaat om deze criteria van meet af aan in de plan- en besluitvorming mee te nemen. Alleen dan is er sprake van integrale plan- en besluitvorming en kan de gemeente een maatschappelijk verantwoorde beslissing nemen. Om ze pas achteraf vanwege m.e.r.-plicht mee te wegen, verdient - gezien vanuit een gewenste beleidsontwikkeling en kostenbewustzijn - bepaald geen aanbeveling.

6. Zijn mobiliteit reducerende maatregelen voldoende ingezet en op hun effecten geëvalueerd?

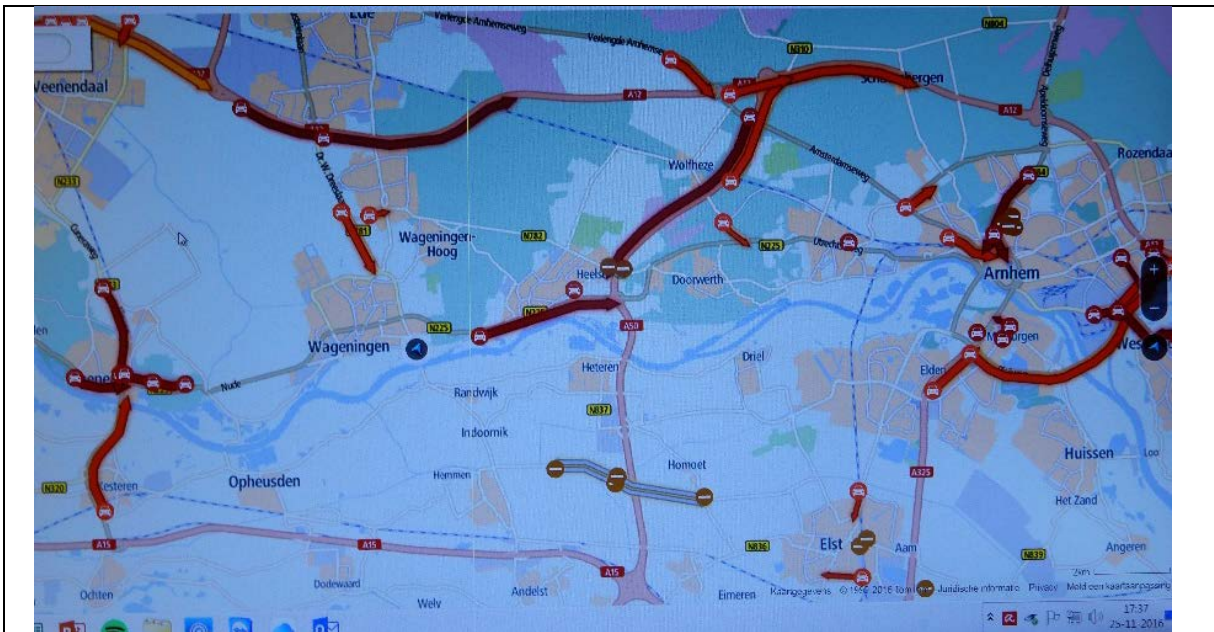
In haar nota *Wageningen Goed op Weg (2016)* wijst WGoW op de noodzaak van een consequente toepassing van de Ladder van Verdaas, en op de wenselijkheid van een integrale en stapsgewijze aanpak met tussentijdse monitoring van effecten (p. 19-24). Onduidelijk blijft in hoeverre en op welke wijze de gemeente Wageningen met haar beleid hierop inzet. Tot dusver kennen we geen beleidsnota en ambtelijke inzet die daarop gericht zijn. Wat doet / heeft gemeente gedaan aan terugdringen van ongewenste en onnodige automobilititeit door:

- Bevorderen van mobiliteitsbeleid door gemeentelijke organisatie, bedrijven, instellingen, sport- en andere verenigingen?
- (Studenten-)Huisvestingsbeleid?
- Vestigingsbeleid voor bedrijven, winkels, voorzieningen en instellingen?
- Voortvarende toepassing van innovatieve verkeerstoeppingen? (zie kader onder II.3).

Adequate ruimtelijke ordening reduceert mobiliteit

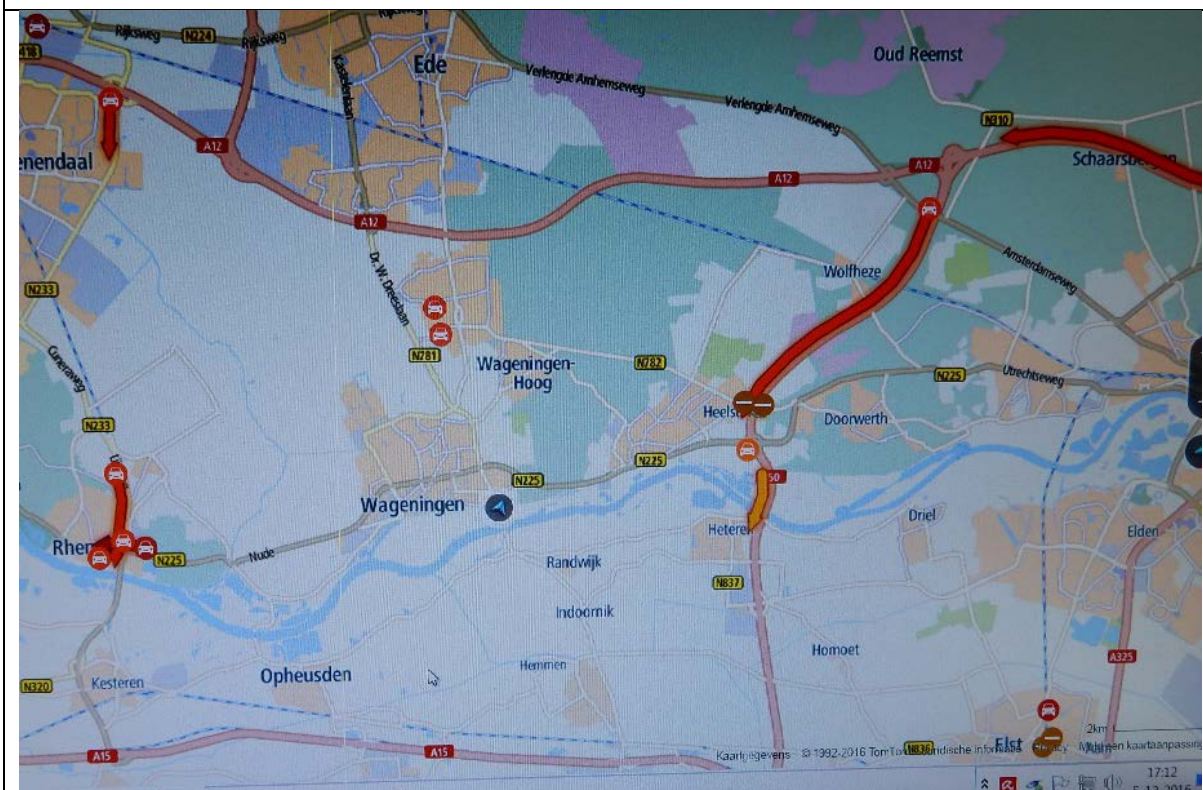
'(...) de mate van functiemenging van wonen en werken. De bereikbaarheid en de nabijheid van voorzieningen, zoals naar stations, en opritten van het hoofdwegennet, maar ook huisarts en winkels, betekenen meestal een betere bereikbaarheid en minder mobiliteit. Goede voorzieningen leiden onder andere tot vermindering van files gedurende de spits.' (CBS: Transport en mobiliteit 2015, p. 78).

BIJLAGE : BEREIKBAARHEID WAGENINGEN - VRAAGTEKENS BIJ DE AANPAK TOT NU TOE.



Situatie vrijdag 25-11-2016 om 17.37

- Rijdende korte file op Willem Dreeslaan richting Wageningen (veroorzaakt door overgang van 4 naar 2 banen en rotonde);
- Stilstaande korte file in Bennekom (Kierkamperweg / N 782);
- Stilstaande file N225 Renkum-A50;
- Vele files in omgeving: Rhenen; A-12; A-150; Arnhem.



Situatie maandag 05-12-2016 om 17.12

- Geen files in Wageningen;
- Enige vertraging in Bennekom.
- Files in Rhenen

